Deutscher Bundestag **Drucksache 18/7817**

18. Wahlperiode 08.03.2016

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/7629 –**

Arbeitsbedingungen im Schienen- und Fernbusverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Verkehrsleistungen in Europa und in Deutschland nehmen seit Jahren zu. Immer mehr Güter werden importiert und exportiert und Produktionsprozesse werden auf verschiedene Standorte verteilt. Der harmonisierte EU-Binnenmarkt sowie die Globalisierung mit der weltweiten Arbeitsteilung machen sich im Seeverkehr, Flugverkehr, in der Binnenschifffahrt sowie beim Straßen- und Schienentransport bemerkbar. Innerhalb der Europäischen Union arbeiten elf Millionen Direktbeschäftigte im Transportsektor. Das sind 5 Prozent aller Beschäftigten (vgl. „Fairer Verkehr Europa – ETF-Vision für die Zukunft des europäischen Verkehrs": www.etf-europe.org/files/extranet/-75/45418/ETF_Vision%20Paper_DE.pdf).

Und auch für die Menschen ist die Mobilität ein zentrales Bedürfnis und die Voraussetzung für die wirtschaftliche und soziale Teilhabe. Vor Ort leisten öffentliche Nahverkehrsmittel wichtige Dienste. Im Fernverkehr stehen die Eisenbahn und seit der Liberalisierung des Busmarktes zunehmend der Fernbus zur Verfügung, ergänzt durch den Flugverkehr.

Neben dem Ziel, mit den Güter- und Personenverkehrsdienstleistungen die Umwelt möglichst wenig zu belasten, gilt es, faire Lohn- und Arbeitsbedingungen für die in diesen Branchen Beschäftigten zu gewährleisten. Der Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern, aber auch der intramodale Wettbewerb, darf nicht zu Lasten der Sicherheit von Passagieren und Beschäftigten und nicht auf Kosten der Rechte von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern ausgetragen werden. Dazu bedarf es einheitlicher Ausbildungs- und Qualifizierungsstandards des Fahrpersonals.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 7. März 2016 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Schienenverkehr

1. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über unterschiedliche Beschäftigungsbedingungen zwischen den Betriebstöchtern der bundeseigenen Deutschen Bahn AG und Privatunternehmen sowie in Deutschland tätigen ausländischen Staatskonzernen bzw. deren Tochterunternehmen, beispielsweise in Bezug auf Arbeitszeiten, Verdienste und Urlaubsansprüche?

Die in Deutschland im Grundgesetz verankerte Tarifautonomie erlaubt den Abschluss von Vereinbarungen mit normativer Wirkung und frei von staatlichen Eingriffen über Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen. Diese werden in der Regel in Form von Tarifverträgen zwischen den Tarifvertragsparteien vereinbart und enthalten insbesondere Regelungen zu Arbeitszeiten, Arbeitsentgelten und Urlaubsansprüchen.

Die Bundesregierung hat Kenntnis über einige Firmentarifverträge im genannten Bereich. Diese regeln firmenspezifisch Inhalte, bspw. Arbeitsbedingungen. Wegen unterschiedlicher Strukturen sind diese Firmentarifverträge nicht vergleichbar.

2. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung darüber, inwiefern der Bieterwettbewerb im Regional- und Nahverkehr über Arbeitskosten ausgetragen wird?

Im Regionalverkehr ist die organisatorische und finanzielle Verantwortung des Bundes für den Schienen-Personen-Nahverkehr (SPNV) im Rahmen der Bahnreform mit In-Kraft-Treten des Regionalisierungsgesetzes zum 1. Januar 1996 auf die Länder übergegangen.

Die Verantwortlichen für den SPNV (die Länder als Besteller, die Verkehrsunternehmen als Anbieter von Verkehrsleistungen) vereinbaren seitdem vertraglich die zu erbringenden Leistungen. Die Bundesregierung ist an der Ausschreibung und Erstellung der Verkehrsleistungen nicht beteiligt und hat auch keine Kenntnisse über diesbezügliche wettbewerbsrelevante Aspekte.

3. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung darüber, ob ein unlauterer Wettbewerb über die Missachtung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitvorschriften stattfindet, und welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Aussage, dass „fehlende Regeln und Instrumente für die grenzüberschreitende Überwachung und Durchsetzung ein besonderes Problem im grenzüberschreitenden Verkehr“ darstellen („Fairer Verkehr Europa“, S. 8)?

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales zur Umsetzung der EU-Richtlinie 2005/47/EG in nationales Recht bereits im Jahr 2009 die Verordnung über die Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr (EFPV) erlassen. Diese Verordnung enthält Regelungen über Fahrzeiten, Ruhezeiten, Ruhepausen etc. für das fahrende Personal der Eisenbahnen, das im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt ist. Zudem enthält diese Verordnung Regelungen zur Sanktionierung rechtlichen Fehlverhaltens.

4. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Auslagerung von Arbeitsplätzen aus den ursprünglichen Tarifverträgen von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), beispielsweise in den Bereichen des Caterings oder der Reinigungsdienste?

Der Bundesregierung liegen keine Informationen über unternehmensinterne Angelegenheiten der Eisenbahnunternehmen hinsichtlich der Arbeitsplatzorganisation vor.

5. In welchem Ausmaß werden im Bereich der Triebfahrzeugführer nach Kenntnis der Bundesregierung Zeitarbeitskräfte eingesetzt, und wie bewertet die Bundesregierung dies aus Aspekten

   a) des Arbeitnehmerschutzes, und

   b) der Sicherheit im Eisenbahnverkehr auch im Blick auf die Zugentgleisung in Mannheim vom August 2014?

Der Einsatz der Triebfahrzeugführer (Tf) unterliegt hinsichtlich sämtlicher Sicherheitsbelange der Betreiberverantwortung aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG). Unabhängig von der Art des Beschäftigungsverhältnisses müssen die EVU dafür Sorge tragen, dass das eingesetzte Personal über die notwendigen Qualifikationen und Kenntnisse verfügt, ständig weitergebildet und auch regelmäßig überprüft wird.

6. Wie bewertet die Bundesregierung die Sicherheit des Bahnverkehrs und das Image des Berufes des Triebfahrzeugführers angesichts dessen, dass es keine geregelte Ausbildungsdauer und keine konkret definierten, allgemeingültigen Ausbildungsinhalte gibt (vgl. „Fairer Verkehr Europa“, www.etf-europe.org/files/extranet/-75/45418/ETF_Vision%20Paper_DE.pdf)?

7. Wie bewertet es die Bundesregierung, dass die EVU jeweils ihre eigenen Ausbildungsregeln aufstellen und die eigenen Ausbilder zugleich auch als Prüfer auftreten?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Durch die Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates „über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen“ wurde ein europaweit einheitliches Prüfungs- und Ausbildungsverfahren für den Triebfahrzeugführerschein eingerichtet, das über die Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV) und die Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung (TfPV) in Deutschland gesetzlich verankert ist. Die Ausbildungsinhalte sind in den Anlagen 5 bis 7 der TfV aufgeführt.

Bevor Tf eingesetzt werden dürfen, benötigen sie nicht nur den Führerschein, sondern darüber hinaus auch eine Zusatzbescheinigung des jeweiligen EVU. Die Zusatzbescheinigung darf nur unter den Voraussetzungen des § 5 Absatz 2 TfV erteilt werden. Durch sie wird festgelegt, mit welchen Betriebsverfahren, Zugbeeinflussungssystemen und Signalsystemen Tf auf öffentlichen Schienenwegen welche Fahrzeuge führen dürfen. Soweit es die Zusatzbescheinigung betrifft, richtet sich der Umfang der Ausbildung also gerade auch nach den unternehmerischen Anforderungen und wird durch die EVU anhand der Vorgaben in den Anlagen 6 und 7 der TfV festgelegt.

Ablauf und Inhalt der Prüfungen sind in § 5 TfV sowie in der TfPV umfassend geregelt. Die Prüfungen werden durch vom EBA anerkannte Stellen und vom

EBA anerkannte Prüfer vorgenommen, die Anforderungen ergeben sich aus § 15 TfV. Sofern der Prüfer demselben Unternehmen wie der zu prüfende Tf oder der Stelle angehört, die den Tf ausgebildet hat, muss die organisatorische Unabhängigkeit zwischen den beteiligten Unternehmensteilen sichergestellt werden. Insbesondere darf kein Prüfer vorher Ausbilder des Tf gewesen sein.

Die Verordnung über die Berufsausbildung zum Eisenbahner im Betriebsdienst (EiB) eröffnet eine weitere Möglichkeit zur Qualifizierung von Tf mit staatlicher Anerkennung. Für die Fachrichtung EiB T (Lokführer und Transport) beträgt die Ausbildungsdauer drei Jahre.

8. Inwieweit ist die Bundesregierung der Ansicht, dass ein EVU, das für die Ausbildung von Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführern einen hohen Aufwand aufbringt, im Wettbewerb gegenüber einem anderen EVU, das den Aufwand so gering wie möglich hält, ins Hintertreffen geraten kann?

Der Bundesregierung liegen keine Informationen über wettbewerbliche Aspekte mit Bezug zur Ausbildung der Tf vor.

9. Wie bewertet die Bundesregierung die Sicherheit des Bahnverkehrs und das Image des Berufes des Fahrdienstleiters angesichts einer Ausbildungszeit von nur vier bis fünf Monaten, obwohl dessen Einsatz in einem hoch sicherheitsrelevanten Bereich erfolgt?

10. Plant die Bundesregierung für eine bessere Qualifizierung und damit Aufwertung dieses Berufsbildes zu sorgen?

    Wenn ja, was genau plant die Bundesregierung?

    Wenn nein, weshalb nicht?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mitarbeiter im Bahnbetrieb dürfen ihre Tätigkeiten nur dann selbstständig verrichten, wenn sie für die Tätigkeit ausgebildet und geprüft sind. Verantwortlich hierfür ist nach § 4 Absatz 3 AEG das jeweilige Eisenbahnunternehmen.

Die Unternehmen legen das Ausbildungskonzept unter Berücksichtigung der individuellen Ausbildungsmethoden und ein darauf aufbauendes Einarbeitungskonzept fest. Ausbildungsdauer und die Gestaltung des Ausbildungsablaufs hängen also auch vom geplanten Einsatzgebiet ab.

Die Verordnung über die Berufsausbildung zum Eisenbahner im Betriebsdienst (EiB) eröffnet eine weitere Möglichkeit zur Qualifizierung von Fahrdienstleitern mit staatlicher Anerkennung. Für die Fachrichtung EiB F (Fahrweg) beträgt die Ausbildungsdauer drei Jahre.

Die Bundesregierung sieht keinen Anlass für konkretisierende Eingriffe in die bewährte und anforderungsgerechte Ausbildungspraxis.

11. Welche Sozialkriterien dürfen bei öffentlichen Ausschreibungen von Schienennahverkehrsleistungen nach Auffassung der Bundesregierung aufgenommen werden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Fernbusverkehr

12. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Arbeitsbedingungen und Anforderungen an Fernbusfahrerinnen und Fernbusfahrer, und wie bewertet sie diese?

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) befasst sich in dem in Frage 13 zitierten Bericht „Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2015“ auch mit den Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

13. Welche Gründe sind nach Kenntnis der Bundesregierung für den deutlichen Anstieg der Verstöße gegen die vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten verantwortlich (im ersten Halbjahr 2015 hat sich die Beanstandungsquote im Vergleich zum Vorjahr von 15 auf 27 Prozent erhöht, www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Marktbeobachtung/Sonderberichte/SB_Fernbus_2015.pdf;jsessionid=10417273DBE6D8D7420B0AB89502F70E.live2051?__blob=publicationFile)?

14. Welche Gründe sind nach Kenntnis der Bundesregierung dafür verantwortlich, dass sich die Beanstandungsquote bei deutschen Fernbussen im ersten Halbjahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr sogar von 14 auf 28 Prozent verdoppelt hat und damit im ersten Halbjahr 2015 im Vergleich zu ausländischen Fernbusunternehmen überproportional war?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft des BAG werden die fahrpersonalrechtlichen Straßenkontrollen im Güter- und Personenverkehr nach den gleichen Vorgaben und Verfahren durchgeführt. Die statistischen Erfassungen sind ab dem Jahr 2012 unverändert.

15. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der starken Erhöhung der Beanstandungsquote, und welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen bzw. will die Bundesregierung ergreifen, um bei Fernbussen künftig eine bessere Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten sicherzustellen?

Die Bundesregierung wird gemeinsam mit den Ländern prüfen, ob diese negative Entwicklung auch bei den von Ländern (Gewerbeaufsichtsämter und Polizeien) durchgeführten Kontrollen aufgetreten ist und wie dieser Entwicklung entgegengesteuert werden kann.

16. Inwieweit sind aus Sicht der Bundesregierung die höheren physischen und psychischen Anforderungen von Fernbusfahrerinnen und Fernbusfahrern im Vergleich zu Busfahrerinnen und Busfahrern in anderen Bussegmenten ein Grund für die Zunahme der Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten (vgl. www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Marktbeobachtung/Sonderberichte/SB_Fernbus_2015.pdf;jsessionid=10417273DBE6D8D7420B0AB89502F70E.live2051?__blob=publicationFile)?

17. Inwieweit betrachtet die Bundesregierung den Mangel an Fahrerinnen und Fahrern auf dem expandierenden Fernbusmarkt als Grund für die hohen physischen und psychischen Belastungen von Fernbusfahrerinnen und Fernbusfahrern sowie für die Zunahme der Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeiten?

Die Fragen 16 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aus dem Bericht des BAG ergibt sich, dass sich in Bezug auf Tätigkeiten und Anforderungen an die Busfahrer im Vergleich zur Marktanalyse 2014 keine wesentlichen Änderungen ergeben haben. Ein ursächlicher Zusammenhang mit der höheren Beanstandungsquote im Jahr 2015 ist daher nicht wahrscheinlich.

18. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, um dem Mangel an Busfahrerinnen und Busfahrern entgegenzuwirken, und die Ausbildung von Busfahrerinnen und Busfahrern zu unterstützen?

Im Bereich Berufskraftfahrer sieht die Bundesregierung insgesamt aktuell keinen Fachkräftemangel. Betriebliche Aus- und Weiterbildung sind vorrangige Aufgabe der Betriebe. Bei Vorliegen der gesetzlichen Fördervoraussetzungen können Aus- und Weiterbildungen im Bereich Fahrzeugführung auch von den Agenturen für Arbeit bzw. Jobcentern nach dem SGB III bzw. SGB II gefördert werden.

19. Inwieweit betrachtet die Bundesregierung die Zunahme der Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeiten bei Fernbussen als Sicherheitsrisiko?

Die Lenk- und Ruhezeiten stellen ein wichtiges Element für die Verkehrssicherheit dar. Notwendig sind effektive Kontrollen und die konsequente Ahndung von Verstößen.

20. Wann wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur dem Deutschen Bundestag den nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bis zum 1. Januar 2017 vorzulegenden Bericht dazu einreichen, ob mit der Änderung des PBefG vom Dezember 2014 die verfolgten Ziele auch hinsichtlich der Sozial- und Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal erreicht wurden (bitte konkreten Zeitpunkt bzw. Monat angeben)?

Es ist beabsichtigt, den Bericht termingerecht vorzulegen.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333